Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4134

15. 03. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Simone Probst, Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/3545 —

Umweltverträglichkeitsstudie zum Straßenbauvorhaben B 64/B 83 zwischen Hembsen und Höxter

Zum Neubau der Bundesstraße 64 (B 64) von Brakel/Hembsen bis Höxter sowie zum Anschluß der Bundesstraße 83 (B 83) bei Godelheim wurde im Auftrag des Landesstraßenbauamtes Paderborn eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) angefertigt (AZ: 4180/4200.6142/01/1).

Laut Stellungnahme des BUND-Landesverbandes Nordrhein-Westfalen vom September 1995 werden in dieser UVS wichtige ökologische Bedenken außer acht gelassen: In der städtebaulichen Zustandsanalyse würden prägende Blickbeziehungen nicht berücksichtigt, bei der Trassenfindung würde die ökologische Wichtigkeit von Aueflächen nicht ausreichend beachtet. Des weiteren seien in der UVS einige Analysen nicht erbracht worden, die gemäß den Vorgaben im „Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung" (MUVS) erforderlich sind.

1. Warum wurde für die B 64 keine Nullvariante untersucht?

Der Neubau der Bundesstraße B 64 ist im „Vordringlichen Bedarf" des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen enthalten. Diese Feststellung des Bedarfes ist nach § 1 Abs. 2 des Fernstraßenausbaugesetzes für die Linienbestimmung nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes und für die Planfeststellung nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes verbindlich. Damit scheidet die Null-Lösung (keine bauliche Veränderung) als Planvariante in der UVS aus. Die Auswirkungen des Prognose-Null-Falles werden aber zur Darstellung möglicher Entlastungswirkungen und als Bezugsgröße ermittelt. Insofern wurde von den Gutachtern in

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 13. März 1996 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

der UVS der Prognose-Null-Fall zwar vollständig untersucht, jedoch nicht mit in die zusammenfassende Variantenbewertung aufgenommen.

2. Warum wurde für die B 83 keine Nullvariante untersucht?

Die Umgehung des Ortsteiles Godelheim im Zuge der B 64 n bedingt auch einen Neuanschluß der von Süden kommenden B 83 an die B 64, um eine Entlastung des Ortsteiles Godelheim vom Durchgangsverkehr der B 83 zu erreichen. Somit scheidet die Null-Lösung als Planvariante in der UVS aus. Die Auswirkungen des Prognose-Null-Falles wurden von den Gutachtern in der UVS untersucht, jedoch nicht mehr in die zusammenfassende Variantenbewertung aufgenommen.

3. Warum werden der Bau der B 64 und der Bau der B 83 nicht unabhängig voneinander betrachtet und in ihren Auswirkungen unabhängig voneinander bewertet?

Die Verlegung der B 64n im Bereich Godelheim bedingt einen neuen Anschluß der von Süden kommenden B 83 an die B 64, da ansonsten der Ortsteil Godelheim weiterhin vom Durchgangsverkehr belastet wird. Im Variantenvergleich der UVS sind die Auswirkungen durch die B 64 bzw. die B 83, wo notwendig, jeweils getrennt voneinander untersucht worden.

4. Warum findet die hohe ökologische Wertigkeit der Aueflächen in Taubenborn, Weseraue und Netheaue bei der Trassenfindung keine Berücksichtigung?

Die ökologische Wertigkeit der Aueflächen in Taubenborn sowie der Weser- und Netheaue sind in der UVS beschrieben worden. Im Syntheseplan wird der Bereich zwischen Godelheim und Höxter, bezogen auf den Biotopschutz, überwiegend als „sehr hochwertig" ausgewiesen. Die Gutachter bewerten die Bahntrasse auch im Bereich zwischen Godelheim und Höxter als weniger beeinträchtigend als die übrigen Varianten.

5. Warum wurden bei der Bewertung des Landschaftsbildes die Blickbeziehungen zu den nördlich der B 64 gelegenen Bergen Ziegenberg, Brunsberg, Stockberg und Mühlenberg ausgeklammert?

   Ist eine nachträgliche Einbeziehung vorgesehen?

Im Rahmen der UVS wurden auch die Aspekte der unterschiedlichen Blickbeziehungen untersucht.

In der städtebaulichen Zustandsanalyse wurden die ermittelten Sichtkorridore eingetragen. Diese werden durch Topografie, Siedlungseinheiten und Ortslagen sowie Bewuchs begrenzt. Die besonderen Blickrichtungen, die im Bereich der geplanten Tras-

senvarianten liegen, sind enthalten. Alle Varianten wurden bewertet.

6. Warum wird bei der Variantenbewertung und der Planungsempfehlung die „modifizierte Bahntrasse" gegenüber der „Bahntrasse" als schlechter eingestuft, obwohl die „modifizierte Bahntrasse" einen geringeren Flächenverbrauch und einen geringeren Eingriff in die Natur bedeutet?

Die modifizierte Bahntrasse wird von den Gutachtern der UVS insgesamt in allen Belangen der ökologischen Bewertung eindeutig schlechter eingestuft als die Bahntrasse. Auch dort, wo die modifizierte Bahntrasse in Teilabschnitten bezogen auf ein Potential günstiger abschneidet als die Bahntrasse, wird im einzelnen begründet, warum dennoch der Bahntrasse in der Abwägung zwischen den betroffenen Potentialen der Vorzug gegeben wird. Hinsichtlich des Flächenverbrauches und der Eingriffe in die Natur ist die Bahntrasse günstiger bewertet, da für die modifizierte Bahntrasse Eingriffe durch zusätzliche Querungen der Bahnlinie erforderlich werden. Für die modifizierte Bahntrasse ist außerdem ein erhöhter Flächenverbrauch durch zusätzliche Zufahrten, Erschließungsstraßen und Neuanlage von Wirtschaftswegen erforderlich.

7. Werden die im Merkblatt zur UVS geforderten, aber bisher nicht durchgeführten Analysen über anderweitige Lösungsmöglichkeiten (z. B. Ausbau öffentlicher Personennahverkehr), Vernetzung der Varianten, Abschätzung der Rückkopplungseffekte und Sekundär- und Tertiärfolgen (z. B. Verschärfung der Hochwassersituation an Weser und Nethe) noch erfolgen und in die weitere Planung einfließen?

   Wenn nein, warum nicht?

Für die B 64 liegt eine Verkehrsprognose von 8 600/17 200 Kfz/ 24 h südlich bzw. nördlich der Einmündung der B 83 vor. Bei den im ländlichen Raum verstreuten Quellen und Zielen des Verkehrs ist eine die Ortsdurchfahrt deutlich entlastende Verlagerung auf andere Verkehrsträger nicht zu erwarten.

Die Untersuchung der Möglichkeiten zur Vernetzung von Varianten hat ergeben, daß keine weiteren sinnvollen Verknüpfungen möglich sind.

Die Abschätzung von Rückkopplungseffekten sowie Sekundär- und Tertiärfolgen sind in der UVS variantenbezogen berücksichtigt worden.

In den Planunterlagen sind die „gesetzlichen Überschwemmungsgebiete" und die „episodisch überfluteten Talauen" dargestellt. Dabei wurden auch die Hochwasserereignisse der letzten Jahre durch die entsprechende Anpassung der Grenzen berücksichtigt. Auch in der weiteren Planung werden die gesetzlichen Überschwemmungsgebiete und die episodisch überfluteten Talauen durch entsprechende Vorkehrungen geschützt.

8. Hält die Bundesregierung aufgrund der vom BUND festgestellten Mängel eine Überarbeitung der UVS für notwendig?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hält eine Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie nicht für notwendig, da die vom BUND angesprochenen Kritikpunkte in der UVS berücksichtigt wurden und Mängel in der UVS nicht erkennbar sind.

9. Hat die Bundesregierung Kenntnisse über eventuelle Klagen der Eigentümerinnen und Eigentümer der betroffenen Flächen gegen die UVS?

Die Bundesregierung hat keine Kenntnisse über mögliche Klageabsichten der betroffenen Eigentümer. Entsprechende Klagen sind auch nicht gegen die UVS, sondern erst gegen den vom Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen erlassenen Planfeststellungsbeschluß möglich.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333